Autobahn Chiasso-Lamone

Autor(en): **Peverelli, Diego**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **56 (1969)**

Heft 9: **Autobahnen - Bauten der Infrastruktur**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-87385

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

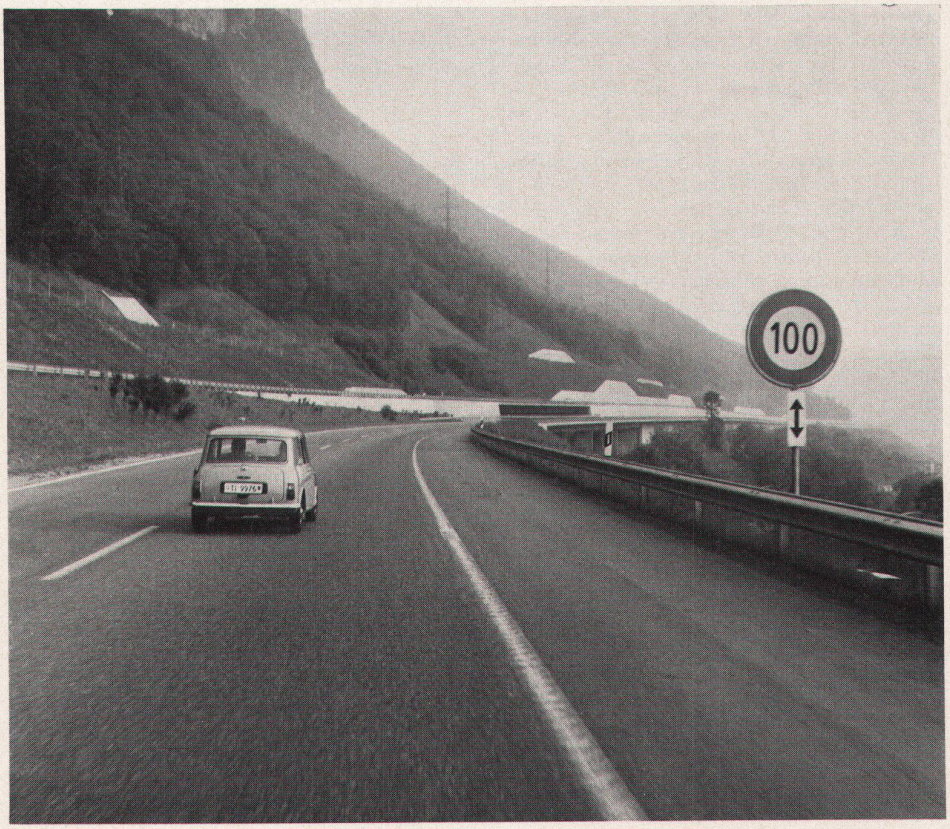
http://www.e-periodica.ch

Autobahn Chiasso–Lamone

Text von Diego Peverelli

Die Teilstrecke Chiasso–Lamone der Autobahn N 2, Chiasso–Basel, stellt in bezug auf die Trasseeführung und die architektonische Qualität ihrer Bauwerke eine gelungene Realisierung und ein wegweisendes Beispiel für die noch bevorstehenden Ausführungen des schweizerischen Nationalstraßennetzes dar. Das Gebiet, in dem sich die Tessiner Autobahn erstreckt, ist hauptsächlich gebirgiger Natur und verhältnismäßig stark besiedelt. Die zwangsläufige Integrierung der Autobahn in die coupierte Landschaft schuf große Aufgaben planerischer und technischer Natur. Wo trotz einer rationellen Planung die technischen Erfordernisse außerordentliche bauliche Lösungen verlangen (große Stützmauern, gefestigte Böschungen), sollten die notwendigen Bauwerke nach architektonischen Gesichtspunkten überprüft und unter Mitwirkung des Architekten entworfen werden. Diese Zusammenarbeit zwischen Straßenfachmännern, Ingenieuren und Architekten scheint uns der interessanteste und beispielhafte Aspekt der Tessiner Autobahn.

Die Aufmerksamkeit, die der Tessiner Regierungsrat den landschaftsarchitektonischen und ästhetischen Problemen der Autobahn schenkte, war durch einen Artikel von Bruno Zevi («L'Es-



3

4

1
Der Viadotto delle Fornaci läßt das Stadtgebiet von Lugano intakt
2
Im Piano Scairolo unterfährt die N 2 Montagnola und führt im Hintergrund erneut durch einen Tunnel nach Melide
3, 4
Die N 2 am Ostufer des Luganersees: die Fahrbahnen sind höhenversetzt, die Stützmauern verfolgen die Anschnitte des Geländes. Auch von der oberen Fahrbahn bietet sich ein weiter Blickwinkel auf die Landschaft

1
Le Viadotto delle Fornaci laisse intact le territoire de la ville de Lugano
2
A Piano Scairolo, la RN 2 passe sous Montagnola et, par un nouveau tunnel, court rejoindre Mélide
3, 4
La RN 2 longeant la rive est du lac de Lugano: les pistes sont à des niveaux différents, les murs de soutènement courent à flanc de coteau. Une vue magnifique s'offre également aux regards depuis la piste supérieure

1
The Viadotto delle Fornaci leaves the built up area of Lugano intact
2
In the Piano Scairolo, National Highway N 2 is led under Montagnola and, in the background, enters another tunnel to Melide
3, 4
The N 2 on the east shore of the Lake of Lugano: the traffic lanes are staggered in height, and the retaining walls follows the contours of the ground. From the upper lane there is a wide view out over the landscape

presso», Februar 1961) geweckt worden, in welchem der Verfasser scharfe Kritik an den Verantwortlichen für die teilweise gewaltigen Eingriffe der Autobahnanlage in die Landschaft auf der Strecke Bologna–Florenz geübt hatte. Als das Ausführungsprojekt genehmigt war, beschloß die Tessiner Exekutive, dem Nationalstraßen-Baubüro als ästhetischen Konsulenten den Architekten Prof. Rino Tami beizugeben. Seine Aufgabe spielt sich in enger Zusammenarbeit mit den Spezialisten bereits auf der Planungs- und Entwurfsebene ab, sei es bei der Festlegung der Lage und der Linienführung der Autobahn, sei es bei der Projektierung der einzelnen Bauwerke, und sie beschränkt sich nicht nur auf das rein Formale, welches zu einer Art gefährlichen Akademismus führen könnte, sondern erstreckt sich vor allem auf das Konzeptionelle einer Intervention. Nur auf diese Weise können a priori falsch getroffene Entscheidungen und a posteriori erfolgte «Make-up»-Eingriffe vermieden werden. Bisher beschränkte sich die Mitarbeit des ästhetischen Konsulenten auf folgende Beschlüsse und Aufgaben: Wahl des Eisenbetons für sämtliche Bauwerke der Autobahn; architektonische Gestaltung der Galerieeingänge; Studien zu einer Typologie der Stützmauern; Mitarbeit bei der Jurierung von Wettbewerben für Brücken und Viadukte; Mitarbeit in der Designphase der vorfabrizierten Bauteile von Brücken und Viadukten; Studien für formal gültige Lösungen der Brücken- und Viaduktanschlüsse an das Gelände; Planung und Gestaltung der Parkflächen, Ruhezonen und der zugehörigen Gebäude; Gestaltung des angrenzenden Geländes und Angabe für die allgemeinen Bepflanzungen.

Um die Qualität und Opportunität des Beitrages von Prof. Rino Tami zu verdeutlichen, möchten wir folgende Bauwerke hervorheben: die Stützmauer entlang der erhöhten Umfahrungsstrecke oberhalb von Capolago und das Südportal der Galerie Melide–Grancia.

Obere und untere Stützmauer der Strecke oberhalb Capolago: Durch eine rhythmische Staffelung wurden die stark abfallenden Hänge nicht starr eingeschnitten, wodurch die Baumasse leichter wirkt. Die untere Stützmauer wurde gegenüber dem äußeren Rand der Fahrbahn zurückgesetzt, die Höhe der Mauer dadurch reduziert und eine Schattenzone geschaffen, die die Sichtwirkung der Mauer dämpft und den Einschnitt in den Hang, vom Dorf aus gesehen, stark ausebnet. Südportal der Galerie Melide–Grancia: Die Öffnungen für die Luftzufuhr sind in ein auf der Symmetrieachse der zwei Fahrbahnen stehendes, der Neigung des Hangs angepaßtes Element integriert. Die minimalen Dimensionen dieses Elements erlaubten einen verhältnismäßig schonenden Geländeeinschnitt. Die nach vorn schräge Öffnung des Portals dämpft den Übergang zwischen Außenlicht und Dunkelheit im Innern des Viaduktes und läßt die Öffnung des Portals kleiner erscheinen.

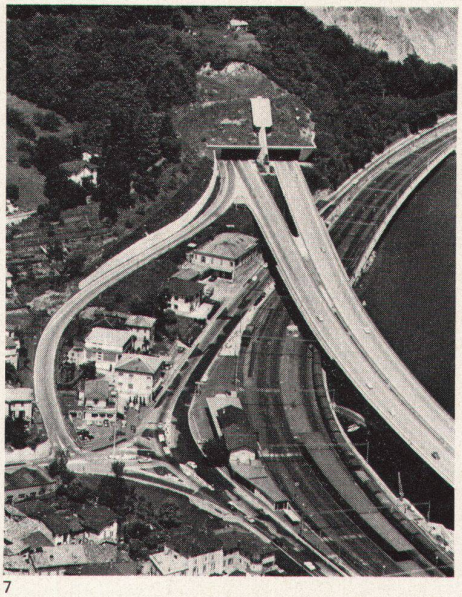
Zum Schluß möchten wir betonen, daß die Initiative der Tessiner Behörden nicht nur zu begrüßen ist; sie könnte auch richtungweisend sein für andere Kantone. Fährt man die Gotthardstraße von Amsteg Richtung Göschenen, kann man feststellen, welche erschreckenden Eingriffe hier im Gange sind. Außerdem haben die Tessiner Behörden die Erfahrung gemacht, daß eine Konsulenz wie die ihre, gleich ob sie von einer Person oder einem Team repräsentiert wird, die Baukosten nicht maßgeblich beeinflußt.

Tunneleingang der N 2 bei Melide

Architekt: Prof. Rino Tami BSA, Lugano-Sorengo

5

6



7